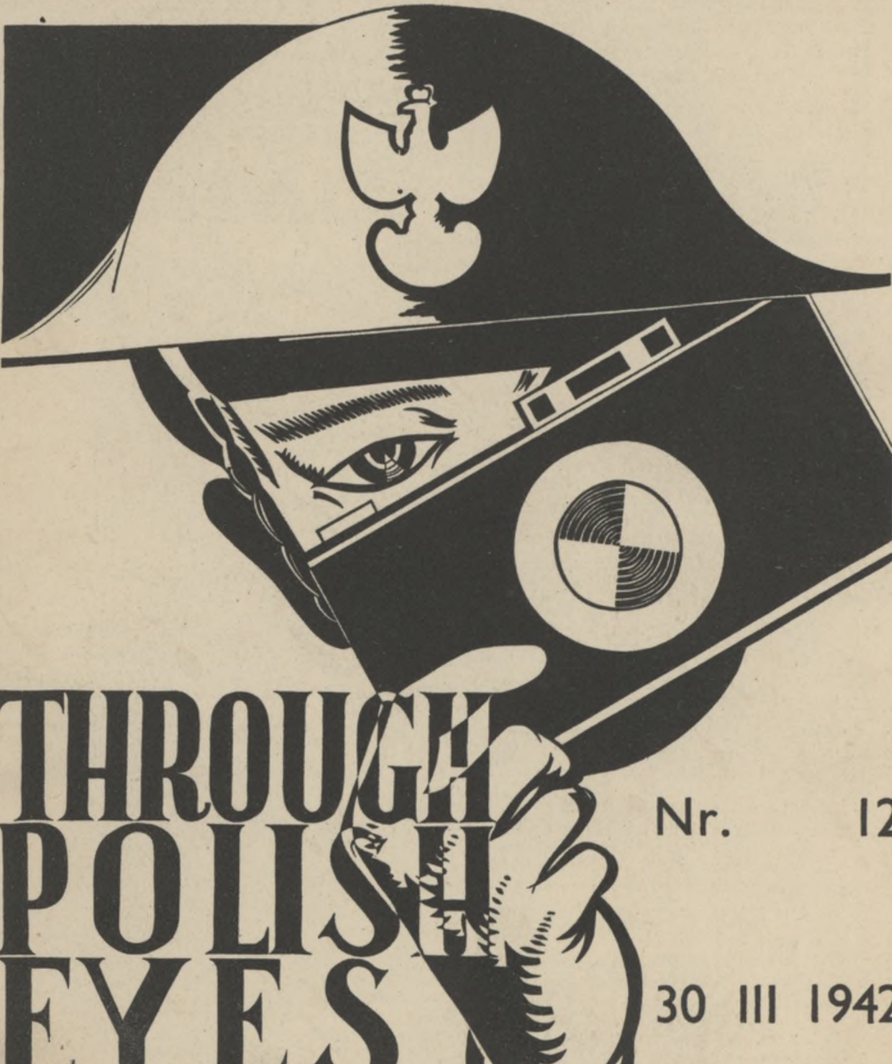
Co Słychać



THROUGH POLISH EYES

Nr. 12

30 III 1942

EXHIBITION OF POLISH ARTISTIC AND RECORD PHOTOGRAPHS

Cena 6d

WITH THE HELP OF THE »EDINBURGH PHOTOGRAPHIC SOCIETY«

"CO SŁYCHAĆ"

Tygodnik zawierający streszczenia książek i artykułów, drukowanych w wydawnictwach brytyjskich, amerykańskich i ewentualnie innych, dotyczących obecnej wojny i dominującej roli broni panc. w tej wojnie,—wydawany na podstawie zezwolenia Dowódcy Polskiego Korpusu w Szkocji z dnia 20. września 1940. Nr. 25z3/Prop. i Ośw. 40

CENA NUMERU 6d. PRENUMERATA KWARTALNIE 6/-
REDAKCJA I ADMINISTRACJA :
43, CHARLOTTE SQUARE, EDINBURGH.

Advertising Offices:
THE CARLTON BERRY CO.
Phone: ABBey 5108.
LONDON, W.C.2.
437, Grand Buildings,
Trafalgar Square.

TRESC NUMERU:

okładka : AFISZ WYSTAWY FOTOGRAFICZNEJ W EDYNBURGU, proj. W.MARS



Zdjęcie z wystawy Fotograficznej w Edynburgu, fot. ST.JANIEWICZ.

Jeszcze o czołgach......



Fachowa prasa wojskowa poświęca coraz więcej miejsca czołgom. Na łamach BELLONY pojawił się w grudniu artykuł p.t. ROZWAZANIA NAD ORGANIZACJA WIELKICH JEDNOSTEK PANCERNYCH, pióra ppłk dypl. F.S. Artykuł sam w sobie bardzo ciekawy,określić można jako "kawaleryjską koncepcję dywizji pancernej". Wywołał on odpowiedź w numerze lutowym pióra T.M. Uwagi polemiczne są na wysokim poziomie i cechuje je gruntowna znajomość najistotniejszego składnika dywizji pancernej, jakim jest i przypuszczalnie na długie jeszcze lata będzie czołg. Odpowiedź można skolei określić jako pancerną koncepcję dywizji pancernej. W tym samym numerze Bellona drukuje artykuł W.K. zatytułowany"ROLA I ZADANIA BRONI PANCERNEJ", oparty na książce organizatora niemieckich wielkich jednostek pancernych generała Goderiana. To ożywienie dyskusji świadczy o wzrastającym zrozumieniu zagadnienia broni pancernej w wojnie obecnej. Zrozumienie to zresztą powstaje w dużej mierze dzięki wiadomościom o metodach infiltracji japońskiej w kampaniach na Dalekim Wschodzie. Japończycy rozwiązali kwestię desantu morskiego czołga i czołgi atakowały Malaje, czołgi forsowały Singapore, czołgi walczą na Filipinach i na wyspach Archipelagu Sudda. W jednym z najbliższych numerów zamierzamy streścić te głosy dotyczące czołgów i wielkich jednostek pancernych, które ukazały się w polskiej prasie wojskowej względnie w obcej prasie w ciągu ostatnich miesięcy. Obecnie natomiast podajemy bardzo charakterystyczny list, który zamieścił SUNDAY TIMES. Autorem listu jest W.E. WOODWARD, profesor na Wydziale Inżynierii Uniwersytetu w Cambridge. List porusza zagadnienie produkcji czołgów i zastosowanie spawania zamiast nitowania.x/

x/ "The production of Tanks" Letter to the Editor, by W.E.WOODWARD - University Lecturer in Engineering, Cambridge University w "THE SUNDAY TIMES".

Niedawno lord Beaverbrock oświadczył, że potrzeba nam 30.000 czołgów. To duża ilość. Wiele z pośród nas dziwiło się czy zdołamy ją wyprodukować. Tymczasem prezydent Roosevelt obiecał Stanom Zjednoczonym 45.000 czołgów w roku obecnym a 75.000 czołgów w przyszłym roku. Co więcej kilka dni temu oświadczono prasie amerykańskiej, że w roku obecnym 75 % wyprodukowanych czołgów amerykańskich będzie spawanych. Trzeba może się zastanowić, czy w W.Brytanii zastosowano wszystkie nowoczesne środki aby potrzebną liczbę 3o.ooo czołgów osiągnąć w jaknajkrótszym czasie.

Większość naszych cięższych czołgów jest nitowana, to znaczy płyty pancerne, które w ostatecznej swojej formie są tak twarde, że nie dadzą się już obrabiać, przymocowywame są za pomocą nitów do ramy, do szkieletu. Twardość płyt pancernych powoduje, że cała obróbka i wiercenie otworów dla nitów musi być dokonane przed ostatecznym utwardzeniem pancerza. Robota musi być wykonywana bardzo starannie, dopuszczalne są minimalne tolerancje, zaledwie na tysiączne centymetra gdyż w przeciwnym razie pociski a raczej ich odpryski mogłyby przedostać się do wnętrza i ranić załogę czołga. Te czynniki powodują,że budowa czołga wymaga bardzo dobrze wyszkolonej załogi i doskonałych specjalistów. To znowu raczej utrudnia zastosowanie produkcji masowej. Dlatego jak przypuszczam Amerykanie przeszli na konstrukcję spawaną,która właśnie nadaje się do budowy wielkich serii. Zresztą Amerykę wyprzedzili w tym kierunku Niemcy, którzy czołgi swe spawali już od dawna. Czołg spawany jest zawsze lżejszy od czołga nitowanego wskutek tego, że odpadają zupełnie ramy do których się płyty przynitowuje. Jest dostatecznie odporny a z punktu widzenia producenta ma cały szereg cech dodatnich. Przedewszystkim odpada konieczność drobiazgowego dostosowywania i przestrzegania tolerancji samych płyt pancernych i wewnętrznego szkieletu, unika się niepotrzebnej robocizny na wykonanie całych tysięcy otworów na nity, które potem trzeba nitami zapełnić.

Skolei pozwala to na wykorzystanie istniejących fabryk nitów do innych zamówień wojskowych. Następnie spawanie pozwala na przyśpieszenie dostawy płyt pancernych,których siłą faktu wymagają mniejszej obróbki mechanicznej wobec tego, że nie muszą być tak dokładnie jak przy czołgach nitowanych dopasowywane do siebie. Spaw wyrównuje bowiem niedokładności i zapełnia całkowicie luz między płytami.

W akcji bojowej spawanie przynosi dodatkową korzyść, oto czołgi uszkodzone znacznie łatwiej można naprawić przez przyspawanie odpowiedniej części płyty i to nawet w warsztacie polowym, natomiast przy czołgach nitowanych odjęcie płyty może być wykonane tylko w większym warsztacie i płyta zastępcza musi mieć dokładnie te same wymiary. Przy czołgu spawanym można część płyty uszkodzonej wykroić płomieniem i przyspawać inną. Generał Rommel -jak stwierdzono oficjalnie - zdołał swoje czołgi uszkodzone w akcji naprawiać znacznie prędzej niż nasze oddziały. Stwierdził to sam premier Churchill, Wiadomo zaś, że Niemcy używali w swoich siłach libijskich czołgów spawanych, a warsztaty polowe mogły łatwo wykonać wszystkie roboty.

Wniosek stąd prosty: trzeba metody stosowane przy naprawie aby zastosować także i do konstrukcji,do budowy czołgów. Innymi słowami jeżeli można czołg uszkodzony naprawiać zapomocą spawania dlaczego nie konstruować go jako spawany.

List obecny niema charakteru technicznego.Jest umyślnie napisany raczej językiem popularnym. Jednakże treść tego listu opiera się na doświadczeniach, które jego autor zdołał dzięki poparciu Uniwersytetu w Cambridge porobić podcząs praktyki w fabrykach wojennych. Autor stwierdza z całą świadomością, że chociaż w teorii istnieją poważne rozbieżności co do zapatrywań na spawanie i cięcie płomieniem płyty pancernej, to jednak w praktyce niema istotnych przyczyn, któreby przemawiały przeciwko zastosowaniu spawania do budowy wozów bojowych. Trzy lata doświadczeń konstrukcyjnych wykazały, że można spawać czołgi bez najmniejszego uszczerbku dla ich wartości bojowej i odporności.

Wpłynęły trzy rozwiązania pamiątek st.strz.Grypsa. Obecnie sprawdzamy prawidłowość tych rozwiązań. Wyniki w nr 13.

Otrzymaliśmy trzy rozwiązania trafne krzyżówki z nr 8. W losowaniu I. nagroda przypadła p.J.POPŁAWSKIEJ, II. p.A. OZARSKIEMU, III. p. WAWRZECKIEJ. Nagrody wysyłamy.

Nadeszło 8 rozwiązań "PROBY INTELIGENCJI", z czego dwa bezbłędne, trzy z jednym błędem. Dwie pierwsze nagrody rozlosowaliśmy pomiędzy Czytelnikami, którzy przysłali rozwiązania prawidłowe; trzecią pomiędzy tych, którzy mieli jeden błąd. W wyniku losowania I.nagrodę otrzymuje p.S.ZUROWSKI II. p.W.PAŁKA, III. p.Z.WODZINOWSKA. Nagrody wysyłamy.

Guma syntetyczna.



Okupacja Półwyspu Malajskiego przez Japonię odcięła W.Brytanię i jej sprzymierzeńców od ogromnych źródeł surowca od kauczuku. Malajskie plantacje kauczuku są pod kontrolą Osi. Teraz sprzymierzeńcy muszą starać się o zastąpienie tego surowca produktem syntetycznym. Kilka słów o gumie syntetycznej podajemy wg artykułu Johna S.Trevora, zamieszczonego w ostatnim numerze miesięcznika "AERONAUTICS" tom 6 nr 2., /z którego wielokrotnie już korzystaliśmy/

/P.L./ Utrata wielkich plantacji kauczukowych na Malajach zmusiła odpowiednie czynniki W.Brytanii do zwrócenia większej uwagi na produkcję gumy syntetycznej. To też jest zrozumiałe, że w szeregu pism fachowych ukazały się wzmianki i artykuły w celu zapoznania szerszego ogółu z tym rodzajem artykułu, który swoimi właściwościami nietylko dorównywuje, ale nawet częstokroć przewyższa gumę naturalną, otrzymywaną z kauczuku.

W pierwszym rzędzie nasuwa się pytanie : jak przedstawia się sprawa produkcji gumy syntetycznej na terenie W.Brytanii ? Odpowiedź jest dość prosta i zrozumiała: Ze względu na to, że W.Brytania posiadała przed obecną wojną olbrzymie źródła surowca gumy naturalnej, w plantacjach kauczuku na Dalekim Wschodzie, nie było bodźca dla brytyjskich przemysłowców do inwestowania bardzo kosztownych urządzeń koniecznych dla produkcji gumy syntetycznej. Przeciwnie zaś w narodowo-socjalistycznych Niemczech bogato subsydjowany przemysł chemiczny trwonił bajeczne sumy na rozbudowę przemysłu gumy syntetycznej, widząc w niej czynnik niezbędny dla przemysłu wojennego. Spodziewano się bowiem wcześniej czy później, że z chwilą wybuchu wojny, Niemcy zostaną odcięte blokadą od dostaw kauczuku.

O stanie produkcji tego ciekawego artykułu najłatwiej byłoby się zorjentować z danych statystycznych. Niestety, w dzisiejszych czasach dane te są prawie nieuchwytne. Rozporządzamy jedynie cyframi z roku 1939. W tym roku pro-

dukcja gumy syntetycznej stanowiła zaledwie 7,5% produkcji gumy naturalnej, która w roku 1939. sięgała cyfry 1.000.000 ton. Jeżeli zanalizujemy te 7,5% - 75.000 ton, to widzimy, że na Rosję przypada 50.000 ton, Niemcy - 20.000 ton. Stany Zjednoczone A.P. - 3.000 ton, a inne kraje, jak: W.Brytania, Japonia, Włochy i Polska produkowały zaledwie i to razem - 2.000 ton. Oczywiście w roku 1941. cyfry te uległy ogromnej zmianie. Wystarczy podać, że w roku tym produkcja gumy syntetycznej w Stanach Zjednoczonych A.P. osiągnęła cyfrę 106.000 ton.A skromnie licząc Niemcy w tym roku wyprodukowały około 250.000 ton. Cyfra ta jest w zupełności możliwą jeżeli przyjąć, że Niemcy w r.1939. importowały znaczną ilość kauczuku a ich zakłady przemysłu syntetycznego nie były wykorzystywane w całej pełni.

Co to jest guma syntetyczna ? Przedewszystkiem: produkt ten niema nic wspólnego z gumą naturalną. Jest to związek całego szeregu materjałów, które w połączeniu dają ciało przypominające swoim zewnętrznym wyglądem i właściwościami, gumę naturalną. Ponieważ gumę syntetyczną otrzymuje się dziś różnemi sposobami i z różnych materjałów, już dziś spotykamy bardzo dużą rozmaitość rodzajów i gatunków gumy syntetycznej. Charakterystyczną jej cechą a zarazem jej przewagą nad gumą naturalną jest jej wielka odporność na działanie olei, benzyny, ropy, rozpuszczalników organicznych, wody itp., odporność na "cracking", na działanie promieni słonecznych, czynniki utleniające itp. Pozatem guma syntetyczna w bardzo nieznacznym stopniu ustępuje, a nieraz i dorównywuje gumie naturalnej pod względem: elastyczności, sprężystości, ciągliwości i kurczeniu się pod wpływem niskich temperatur. Ma się rozumieć te wszystkie właściwości ulegają pewnym wahaniom w zależności od gatunku i rodzaju produktu.

Najlepszym dotychczas znanym gatunkiem gumy syntetycznej jest dotąd niemiecka "Buna" produkowana przez "J.G. Farbenindustrie", do wyrobu której jako podstawowy surowiec służy acetylen otrzymywany przez działanie wody na karbid. Przyczym w Niemczech produkują taką różnorodność gatunków "Buny", że może ona zaspokoić wszelkie gałęzie przemysłu gumowego.

Do najwięcej znanych gum syntetycznych produkowanych w krajach sprzymierzonych z W.Brytanią należą następujące produkty amerykańskie: "Amerypol" i "guma butylowa", obydwa te produkty są stosowane przy wyrobie opon samocho-

dowych i lotniczych i odpowiadają wszystkim warunkom stawianym tym wyrobom przez przepisy wojskowe. Produkty te są wyrabiane przez B.F.Goorich Co. Następnie t.zw. "Perbunan" odpowiednik niemieckiej "Buna" jest wyrabiany w Ameryce przez "Standard Oil Company". Dalej bardzo rozpowszechniony i szeroko stosowany w Stanach Zjednoczonych specjalny rodzaj gumy syntetycznej,zupełnie nie wrażliwy na działanie smarów, paliw ciekłych i rozpuszczalników - służy do wyrobu najrozmaitszych węży gumowych używanych jako przewodów paliw i smarów. Niemieckim odpowiednikiem tej amerykańskiej gumy syntetycznej jest produkt zwany "Oppanol" i "Methyl guma" wyrabiana przez firmę "Bayer and Co".

W ostatnich czasach w Ameryce zwrócono szczególną uwagę na dwa gatunki gumy syntetycznej, wyprodukowane przez firmę "Standard Oil Co". Są to t.zw. "guma butylowa" i "Vintanex". Posiadają one kilka niezrównanych właściwości. Między innemi "guma butylowa" daje się łączyć z bardzo dużym procentem sadzy, podobnie jak guma naturalna i daje nawet lepszy produkt. Opony wykonywane z gumy butylowej są znacznie trwalsze niż z gumy naturalnej i dłużej zachowują elastyczność. "Neopren" jest dobrze dziś znanym wytworem angielskiego i amerykańskiego przemysłu syntetycznego. W Stanach Zjednoczonych produkuje go firma "E.J. du Pont de Nemours and Co,Inc.", zaś w W.Brytanii firma "Imperial Chemical Industries". Produkt ten podobnie jak buna znajduje zastosowanie we wszystkich dziedzinach przemysłu i jest ważnym materjałem potrzebnym na szeroką skalę w przemyśle lotniczym, zwłaszcza do wyrobu tych części, które mają styczność z materjałami pędnemi, smarami itp. i które muszą być odporne na wysokie temperatury. Gatunki "neoprenu" spełniają znacznie lepiej wszelkie warunki, które są stawiane gumie naturalnej. Neopren odpowiada również wszelkim wymaganiom stawianym surowcom służącym do wyrobu opon. Podobnie jak guma, neopren może być łączony i wulkanizowany dając jako produkt ostateczny, materjał o dowolnej skali twardości. "Thiokol" różniący się swym składem chenicznym od wszystkich innych znanych gum syntetycznych, jest produkowany przez "Dow Chemical Co U.S.A.". Produkt ten posiada wyjątkową odporność na działanie benzyny, alkoholu i innych rozpuszczalników, jednak brak mu tej elastyczności jaką posiadają inne gatunki gumy syntetycznej.

Szczególnie ciekawą jest sztuczna guma plastyczna, coś w rodzaju plastycznej żywicy. Produkt ten jest znany pod

nazwami: "Koroseal" /B.F.Goorich Co.,U.S.A./, "Vinylite V seria" /Carbide and Carbon Chemical's Corp.,U.S.A./, "Mipolam" /produkt niemiecki/ oraz brytyjska sztuczna żywica zwana "polivinyl resins".

Jak dotychczas największe zastosowanie znalazła guma syntetyczna w przemyśle lotniczym i samochodowym i to całkowicie zastępując gumę naturalną, a zwłaszcza opony produkowane z tego zastępczego materjału przewyższają już znacznie swą jakością i trwałością opony produkowane z kauczuku.

Nasuwa się więc pytanie: Jak się przedstawia w najbliższej przyszłości sprawa produkcji gumy syntetycznej w krajach sprzymierzonych? Odpowiedź na to pytanie wymaga pewnego rozważania. A więc: Stany Zjednoczone A.P. są w tej szczęśliwej sytuacji, że posiadają w swym kraju olbrzymie pokłady ropy naftowej, a wszelkie gatunki gumy syntetycznej, jak również większość innych produktów plastycznych, mogą być otrzymywane z ropy naftowej i gazów ziemnych. Należy również podkreślić, że wielkie zakłady Standard Oil Company są już nastawione na produkcję gumy syntetycznej.Jest to rzecz wielkiej doniosłości i wskazuje na ścisły związek przemysłu naftowego z produkcją gumy syntetycznej.Mr Jesse Jones, kierownik "Federal Lean" Stanów Zjednoczonych A.P. oznajmił, że zamierzony program produkcji gumy syntetycznej w Stanach zaangażował kapitał 100.000.000 Ł. i oblicza, że w roku 1943. U.S.A. wyprodukuje 400.000 ton gumy syntetycznej.

Rosja produkuje obecnie ponad 50.000 ton gumy syntetycznej rocznie, używając do tej produkcji tak ropy naftowej /produkt.SKA/ jak i alkoholu otrzymywanego ze zboża i kartofli /produkt SKB/ i według obliczeń fachowców, przy pomocy techników brytyjskich i amerykańskich, ZSSR potroi swoją produkcję roczną.

Sytuacja W.Brytanii na przyszłość przedstawia się zupełnie odmiennie niż Stanów Zjednoczonych lub Rosji. W.Brytania nie posiada w kraju podstawowych surowców do produkcji gumy syntetycznej, t.j. ropy naftowej, gazów ziemnych czy płodów rolnych niezbędnych do otrzymania alkoholu. Coprawda i Niemcy nie posiadają tych surowców, jednak posiadają oni węgiel i wapień z których mogą produkować karbid a z karbidu - acetylen. Z gazu tego, jak wspomnieliśmy wyżej, mogą produkować nie tylko gumę syntetyczną ale również cały szereg innych bardzo ważnych materjałów plastycznych. Jak wspomnieliśmy na samym początku brytyjski przemysł chemiczny będąc pozbawiony finansowego poparcia Rządu, nie

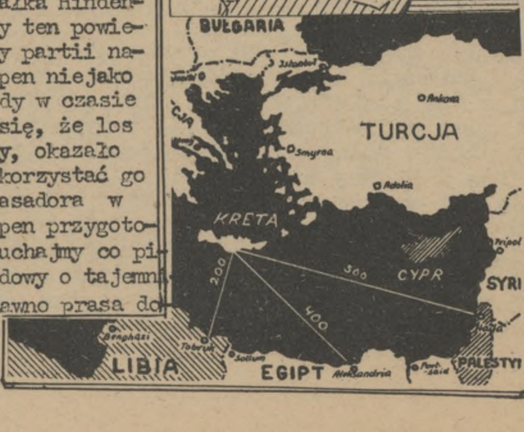
kwapił się do rozbudowy przemysłu syntetycznego, twierdząc, iż guma syntetyczna jest absurdalnie nieopłacalna, gdyż kosztuje 6 do 7 razy drożej od gumy naturalnej.

Trzeba się więc pogodzić z faktem, że W.Brytania nie jest w stanie budować wielkich zakładów dla produkcji gumy syntetycznej a już istniejący przemysł chemiczny jest już i tak zbyt przeciążony. Tem samem gumowy przemysł brytyjski będzie uzależniony od trzech źródeł dostawy surowca znajdujących się poza Wyspami Brytyjskimi. Zródłami temi są : zrabowane obecnie przez najeźdźców kolonje brytyjskie, /które zostaną odebrane/, plantacje kauczuku,znajdujące się poza terenem objętym działaniami wojennemi, oraz import gumy syntetycznej produkowanej przez Stany Zjednoczone A.P.

Bomba w Ankarze.

Wydawnictwo "Soviet War News",które ukazuje się w Londynie staraniem Ambasady sowieckiej, zajmuje się w nr 2o7. osobą hitlerowskiego ambasadora w Turcji Papena. O Panu Von Papen pisaliśmy kilkakrotnie. W jednym z pierwszych numerów naszego tygodnika podawaliśmy dość obszernie jego życiorys.Etapy kariery politycznej tego swoistego męża stanu i dyplomaty dziwnie często zbiegały się z wypadkami niewytłomaczonemi. Papen był attaché wojskowym ambasady niemieckiej w Waszyngtonie i został na żądanie rządu amerykańskiego wysiedlony.Papen był jednym z głównych popleczników Hitlera i wykorzystał swój wpływ na starego feldmarszałka Hindenburga,Prezydenta Rzeszy,aby ten powierzył kanclerstwo przywódcy partii narodowo-socjalistycznej. Papen niejako intronizował Hitlera a kiedy w czasie jednej z czystek wydawało się, że los Papena już jest przesądzony, okazało się, że Führer potrafił wykorzystać go inaczej, na stanowisku ambasadora w Austrii, Jako dyplomata Papen przygotowywał aneksję Austrii. Posłuchajmy co pisze sowiecki biuletyn urzędowy o tajemniczym zamachu o którym niedawno prasa donosiła.





/L.R./ 24 lutego niemiecki ambasador w Ankarze miał dość dziwny wypadek. Opuścił rankiem budynek ambasady udając się na spacer - i jak donieśli później tureccy dziennikarze, wyszedł nieco podniecony. Gdy przechodził przez Bulwar Attatürka, wybuchła w pewnej odległości od niego bomba, zabijając niezidentyfikowanego dotąd osobnika. Von Papen powrócił nawet niedraśnięty do Ambasady. Rząd turecki natychmiast rozpoczął dochodzenia a wszelkiego rodzaju żądania, groźby i zarzuty suto popłynęły z Berlina.

W ten sposób została dopisana jeszcze jedna sensacyjna karta do i tak pełnej wydarzeń biografii Papena, biografii w której wszelkiego rodzaju eksplozje odgrywały niemałą rolę. Wystarczy wspomnieć, że na początku swojej kariery dyplomatycznej, Papen jako attaché wojskowy Ambasady Niemieckiej w Waszyngtonie musiał opuścić Stany właśnie z powodu pewnego wybuchu.

W r.1915, gdy Stany Zjednoczone wciąż jeszcze zachowywały neutralność w I.wojnie światowej a Niemcy usiłowały wciągnąć je do konfliktu po swej stronie, Papen kierował całą siecią niemieckiego szpiegostwa i sabotażu na terenie U.S.A. i został oskarżony o uprawianie akcji wywrotowej w pełnym tego słowa znaczeniu. On był bowiem organizatorem eksplozji w amerykańskich fabrykach,prochowniach i transportach wojskowych. Na żądanie ówczesnego Sekretarza Stanu, Lancinga, Papen musiał opuścić Stany. Po wyjeździe w roku 1916. był sądzony zaocznie przez Sąd Federalny za konspiracje i przygotowywanie buntu w strategicznym okręgu kanału Wellen, gdzie Papen i jego agenci usiłowali przerwać ciągłość transportów.

Na swojej obecnej placówce dyplomatycznej Papen miał za zadanie przeprowadzić dywersję polityczną, zakrojoną na wielką skalę: za wszelką cenę odwrócić Turcję od obecnej polityki neutralności; wykorzystać każdy rodzaj szantażu i nacisku by podporządkować rząd turecki państwom Osi; wplątać Turcję w wojnę po stronie Osi; skompromitować w oczach opinii tureckiej politykę państw zwalczających hitleryzm i przedewszystkim by utrudnić pozycje Turcji wobec W.Brytanii i ZSRR.

Zaledwie parę godzin upłynęło od eksplozii w Ankarze,gdy radio berlińskie wsparte przez Rzym,Budapeszt,Bukareszt, Helsinki i inne inspirówane przez Rzeszę rozgłośnie, wydzierały się o zamachu na Papena,którego chcieli zgładzić Anglicy i Rosjanie.

W dniach następnych, radio i prasa faszystowska nieco urozmaicała oryginalny temat. Czasem byli to tylko Anglicy, a czasem znów tylko Rosjanie, inne zaś pisma dodawały, że "w ten zamach były wmieszane osoby pochodzące z Bałkanów".

Prasowe agencje hitlerowskie nie przejmowały się wcale tym, że Rząd turecki nie wydał żadnego oświadczenia o przebiegu śledztwa i że osoba zabita w wyniku eksplozii nie została zidentyfikowana. Były jednak zaniepokojone faktem, że prasa światowa, a zwłaszcza prasa amerykańska drukowała materiał zebrany jedynie z kompetentnych źródeł tureckich, twierdzących, że znaleziono w kieszeni zabitego mężczyzny dokumenty noszące pieczęć niemieckich instytucji w Turcji. Przeprowadzenie dochodzeń nie leżało w interesach Niemiec - dążyły one do zatarcia śladów i odwrócenia kierunku śledztwa. Za wszelką cenę chcieli uniknąć podejrzenia, że autorami "zamachu" byli ci sami starzy mistrzowie prowokacji, którzy wybudowali swoją reputację na pożarze Reichstagu, na eksplozjach w fabrykach amerykańskich i na "wypadkach" niemieckich generałów na froncie sowieckim, a każdy kierunek śledztwa, któryby nie obejmował krajów antyhitlerowskich nie odpowiadał celom niemieckim.

Jest rzeczą jasną, że Niemcy potrzebowali eksplozii przy bulwarze Ataturka, by rozpocząć nową wojnę nerwów przeciw Turcji. Ich planem było zastosowanie silnego nacisku na politykę zagraniczną Turcji, by zastraszyć słabych ludzi w rządzie tureckim i by rozwinąć intrygi przeciw krajom alianckim, przyjaznym Turcji i obywatelom państw alianckich w Turcji. Potrzebowali tej eksplozii by ułatwić swe przygotowania do wielkich wojskowych prowokacji wiosennych, skierowanych przeciw bezpieczeństwu i niepodległości Turcji i jej sąsiadów. Nie było to żadnym przypadkiem, że zaraz w następnym dniu po wybuchu bomby w Ankarze, Niemcy usiłowali podrzucić jeszcze jedną "bombę" przez rozgłaszanie fałszywego komunikatu /który w międzyczasie został już zdemaskowany i zbity/ że sowiecka łódź podwodna zatopiła statek turecki "Czankaja" u wybrzeży Turcji.

I nie było wcale przypadkiem, że Niemcy, ci sami Niemcy którzy w Turcji mają ośrodek propagandy, z gazetą niemiecką wydawaną w Turcji, zaczęli narzekać na rozpowszechnianie w Stambule ulotek anty-hitlerowskich i zażądali wysiedlenia z Turcji cudzoziemców, t.j. obywateli państw

alianckich i uciekinierów z krajów okupowanych przez Niemcy. Dla każdego w Turcji i poza jej granicami jest jasne, że "zamach" przy bulwarze Ataturka jest wykorzystywany z wielkim pożytkiem przez propagandę niemiecką. W parę dni po wybuchu w Ankarze Niemcy sami poczuli, że podejrzenia są na nich samych skierowane przez ludzi, którzy zdają sobie sprawę, że nikt prócz Niemców i ich sojuszników nie zajmuje się akcją terorystyczną ani nie chce utrudnić położenia neutralnej Turcji.

Niemcy zadecydowali, że byłoby rozsądne zaofiarować jakieś wyjaśnienie dlaczego to Anglicy i Rosjanie byli sprawcami incydentu, który wyszedł na ich korzyść. W tym to celu Niemcy użyli znanego tricku, tak często spotykanego w sensacyjnych brukowcach z powodzeniem wydawanych w Rzeszy: ukuli wersję, że Papen miał przy sobie dokumenty stwierdzające, że Anglicy i Rosjanie spiskowali przeciw niepodległości Turcji.

Turecki dziennikarz Waldis zdemaskował tą wyssaną z palca historię, pisząc w piśmie "Eni Sabah": "Niemiecki Ambasador jest dzięki Bogu zdrów i cały. Dlaczego jednak te dokumenty, które miał przy sobie nie zostały dotychczas przekazane rządowi tureckiemu ? Odpowiedź na te pytanie nie jest trudna. Dokumenty te nie zostały przekazane dla tego jedynego powodu, że nie istnieją i nie mogą istnieć". A jednak mimo nieudolności prowokacji niemieckiej i oczywistego celu "zamachu" - bomba przy bulwarze Ataturka przysłużyła się Niemcom. Wśród Turków jest bowiem wielu takich, których nerwy nie są tak mocne jak należało przypuszczać. Dziś, Himmler i Papen z uśmiechem czytają oficjalny komunikat turecki o przebiegu dochodzeń.

Komunikat ten stwierdza, że eksplozja była "zamachem" na Papena, a człowieka zabitego eksplozją określa jako naturalizowanego Turka pochodzenia jugosłowiańskiego, komunistę z Bośni, który przybył do Turcji w r.1940 i studiował prawo w Stambule. Komunikat ten dalej zarzuca, że współpracownicy zamachowca byli tej samej narodowości i że pewni cudzoziemcy w Stambule przygotowywali zamach na dwóch przedstawicieli jednego z obcych mocarstw. Taki komunikat służy doskonale celom niemieckim. W pierwszym rzędzie określa on zamachowców jako komunistów, a co najważniejsze rząd turecki powziął pewne kroki sprzeczne z interesami Turcji, a skierowane przeciw obywatelom i instytucjom sowieckim na terenie Turcji. I tak, policja

stambulska po otoczeniu kordonem konsulatu sowieckiego zatrzymała dwóch urzędników dla przesłuchania, wytwarzając w ten sposób pewne napięcie, służące interesom niemieckim. To dostarczyło prasie niemieckiej, rumuńskiej i bułgarskiej materiału o "poszukiwaniu dokumentów w konsulacie sowieckim" i o wyjeździe ambasadora Sowietów z Ankary do Moskwy.

Wystawa fotograficzna.



Numer nasz jest w pewnej mierze pod znakiem fografiicznej wystawy polskiej w Edynburgu. Okładka to reprodukcja afisza, projektowanego przez W. MARSA. Na str. 262 zamieściliśmy odbitkę jednej z fotografii wystawianych. Obok podajemy I.nagrodę /fot.L.SWIECICKI/. Wreszcie poniżej drukujemy felieton, pióra kogoś, kto zna wystawę na wylot, bo ją sam mozolnie przygotowywał. To praca nie łatwa. Wojna przecież trwa, a chociaż na szczęście nie brak ani jadła ani /czasami/ napoju, to jednak zdobycie papieru fotograficznego było zadaniem nie lada. A cóż dopiero mówić o wykonaniu powiększeń w warunkach prymitywnych, w niewielkim pokoiku hotelowym. Czy o uzyskaniu białego kartonu dla fotografii. O samej wystawie mamy własne, wyrobione zdanie. Może niezupełnie pokrywa się ono z poglądami Autora. Ale musimy uznać ogrom wysiłku i trudu włożonego w zrealizowanie wystawy a ponadto przyznać, że organizatorzy osiągnęli rzecz dużą : oto wystawa nie ma charakteru czegoś, co jest robione przygodnie, w warunkach wojenno-emigracyjnych. Pod względem fotograficznym jest na poziomie imprez nie-wojennych i nie-uchodźczych. A to znaczy wiele ! Posłuchajmy teraz naszego felietonisty :

/P.M./Z pewną nieufnością wchodzimy do wspaniałych sal National Gallery of Scotland. A nuż wystawa będzie tylko żałosnym widowiskiem nieudałej imprezy ? Tak źle jednak nie jest. Już pierwsza sala, udekorowana posrebrzanym sznurem konopnym, rysującym na ciemnych malinowych ścianach Orła, Herb Warszawy, Virtuti Militari, fortepian Szopena i globus Kopernika wprowadza nas odrazu w nastrój poważny. Wielkie plansze fotograficzne Ministerstwa Informacji i Dokumentacji ukazują najciekawsze i najpiękniejsze fragmenty Polski. Kilkadziesiąt fotografii wystawców-amatorów, którzy uratowali negatywy z Polski, dopełnia reszty. /Napis objaśnia publiczności, że Polakom uchodzącym przed najeźdźcami udawało się ratować niekiedy tylko życie. Niewielu uratowało fotograficzne pamiątki.Dekoratorami sali są art.malarze A.Wart i A.Wasilewski/.

W drugiej sali widzimy szereg zdjęć z Rumunii i Grecji,Italii i Jugosławii,Hiszpanii,Portugalii i Północnej Afryki oraz całą kolekcję zdjęć z Francji.Rysują one etapy naszej wędrówki z Polski do W.Brytanii.Niektóre fotografie stoją na wysokim poziomie artystycznym.Swiadczy o tym chociażby nazwisko dr T.Cypriana, który pokazał piękne plansze ateńskie. Uzupełnieniem sali są dekoracje art.mal.Z.Haupta.

Trzecia sala zapełniona jest widokami lasów,jezior,gór i rozmaitych uroczych zakątków Wysp Brytyjskich.Sala ta cieszy się specjalnym uznaniem Szkotów,którzy dumni są z piękna swego kraju i radzi,że piękno to dojrzeli i ocenili ich polscy goście./Salę dekorowali art.malarze J.Natanson i W.Mars./

Czwarta poświęcona jest wojsku.Reprezentowane są wszystkie bronie. Tu panoszy się wielka kolekcja zdjęć lotniczych.W górze,nad fotografjami płynie rząd srebrnych samolocików.Tam spływają parasole spadochroniarzy w postaci zgrabnych, z bibułek wyciętych dekoracyj arch.S.Kowalczewskiego.A otóż i fotografje z życia I.Brygady Spadochronowej! Dalej szereg zdjęć morskich, a tuż obok - kolekcje z Brygady Karpackiej,którym patronuje w górze złota palma i czołg, sunący po pustyni./Dekoracje te wykonał arch.Z.Dmochowski/. Dalej zdjęcia z polskich obozów wojskowych w Z.S.S.R.

Całość wystawy złożona z 45o plansz fotograficznych,umieszczonych na wielkich białych kartonach /cóż za artystyczna rozrzutność w dobie woj-

/ciąg dalszy str. 284/

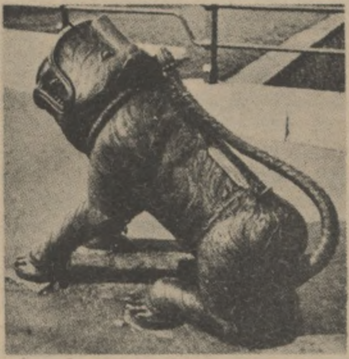
W obecnym numerze rozpoczynamy reprodukowanie rysunków artysty-malarza Jerzego Faczyńskiego. Jest to wizja zatytułowana "OKOLICA RELIGIJNA" Podajemy na nast.str. 279 rysunek tej serii. Następne w dalszych numerach.

Jerzy Faczyński

okolica religijna

Trzy fantazje

Z pamiętnika zbiega....



Klęska na Dalekim Wschodzie, upadek Singapoore zaprzątnął tak bardzo wszystkie umysły, że zapomniano o wypadkach, które te zdarzenia poprzedziły. Takim wypadkiem była kapitulacja Francji wobec żądań japońskich i oddanie Indochin. Z baz indochińskich wyszło bowiem główne uderzenie japońskie. Do tych zdarzeń sięga streszczany przez nas fragment pamiętnika francuskiego lotnika. Fragment ten ukazał się pod tytułem FRAGMENT DE JOURNAL D'UN EVADE" w nr 15 t.III La France Libre. Podajemy go w nadziei, że zainteresuje naszych Czytelników.

Dalat /Indochiny/, sobota, 2. listopada 194o.

/T.CH./ Cisza tego wieczora - zaczarowana. Od bardzo dawna już nie słyszałem tętnienia krwi w skroniach. Noce w Sajgonie, w Hanoiczy, w Cholon są zawsze pełne hałasu: śpiewy marynarzy, odgłosy jakiegoś święta w chińskim domu zawsze otwartym, a później szybki rytm bosych nóg po asfalcie zapóźnionych "rikszy". Tutaj - dzisiaj - zupełnie inaczej. Dalat osiadły na wzgórzu nabrał czaru starego miasteczka szkockiego. Jest mi zimno po raz pierwszy od dwóch lat. Kto nie zna tropików, ten nie zrozumie przyjemności, prawie zmysłowej, jaką daje zimno dotykające rozpieczonej, nagiej skóry. Jest północ - wszystko śpi. Droga na dole jest zupełnie pusta; chmury wydają się iść za nią jak duchy. To nie jest mgła, lecz zwitki waty, pędzone wiatrem, które usiłują się zaczepić o miasto na wzgórzu i przepychają się przez drzewa.

Chyba po raz ostatni patrzę na to wszystko. Dziś wieczorem dałem Ludwikowi ostatnie instrukcje. Dowiedziałem się, że L., który miał być naszym towarzyszem wyprawy odszedł w nocy ze swoim pułkiem do Battambang. Los nie chce żebym zabrał tego dzielnego chłopca z którym przygotowaliśmy pierwsze plany ucieczki. Wyjazdu, po przykrych doświadczeniach z nieudanej próby w zeszłym tygodniu, odwlekać nie mogę. Muszę znaleźć obecnie nowego towarzysza - wydaje mi się, że tylko A. może zmierzyć się z tą przygodą. Nie znam go zbyt dobrze, a poleca mi go moja przyjaciółka. Opinia jej jest krótka, twierdzi, że A. będzie mi

ogromnie pomocny. Ludwikowi powiedziałem przez telefon umówione słowa : "Spotkanie w poniedziałek, godz.8.4o. Uprzedź trzeciego". Wiem, że wszystkie rozmowy telefoniczne są podsłuchiwane przez policję, ale mam nadzieję, że prędzej się powieszą, niż zrozumieją właściwy sens moich słów. Powiedziałem więc dalej Ludwikowi: "Uprzedź A. skoro tamten jest nieobecny. Bądź w miejscu oznaczonym w Kompong Trach, w poniedziałek rano o 8.4o z benzyną do samolotu". Odłożyłem słuchawkę i ten prosty gest zmienił całą moją egzystencję. Jeśli ucieczka uda się, będę nareszcie wolny, czego już nie próbowałem od czasu podpisania zawieszenia broni w Compiègne. Zamierzałem zbuntować załogę "Lamotte-Picquet" i zaprowadzić krążownik do Singapore,Prowadziłem w Kampot długie targi w celu nabycia dżonki chińskiej, by na niej wypłynąć na szerokość przylądka St Jacques i złapać jakiś statek, chciałem przejść "na zielono" - tym razem dosłownie - granicę sjamską i dotrzeć do Birmy... Myślałem o Sjamie. Napróżno!

Saigon, poniedziałek,4 listopada 194o,godz.2.3o.
Jasne jest, że tubylcza policja nie składa się z Sherlock' Holmesów, inaczej bowiem dawno już mogła była powiązać wszystkie nici mego małego spisku. Tej nocy jestem niespokojny, nie chciałbym być aresztowany, pozostają mi jeszcze cztery godziny do rozpoczęcia działania. Dzień był bardzo ruchliwy. Przyjechaliśmy wieczorem do Sajgonu, po drodze mieliśmy dużą burzę. Ludwik już wyjechał, ma do zrobienia około 800 km do Kompong Trach; zabrał ze sobą potrzebną na przelot benzynę, która do tej pory schowana była w starym hangarze. Odbyłem ostatnią naradę z A. w obecności X., który ma go zawieść do Trang Bang, odległego o 3o km, żeby zupełnie zmylić ślady - stamtąd go zabiorę.

Po obiedzie,byłem w nocy na pokładzie "Lamotte-Picquet". Wielki krążownik śpi. Idę po raz ostatni do mej kabiny, pod mostkiem. Przeglądam czy wszystkie papiery i fotografie są zniszczone, ostatni raz obejmuję spojrzeniem moje drobiazgi, bibeloty chińskie, które tak lubię, kolekcje obrazów japońskich... zabieram "Shorty", kask, mapnik do którego wkładam kopię mapy morskiej i wiadomości z "Instrukcji Nawigacyjnych" o rzece Kelantau, by się nie pomylić i nie wylądować w Sjamie,kraju nieprzyjacielskim.

Nie mogę spać, boję się zaaresztowania przy starcie.Potym znowu trzeba będzie szczęścia na lotnisku Trang Bang,

gdzie mam zabrać A. Następnie będzie delta Mekongu i poszukiwanie lotniska Kompong Trach, którego nie znam - nigdy tam nie byłem - dziura, zgubiona w dżungli. Dowiedziałem się w Sztabie, że jest tam oddział pilnujący lotniska, pod dowództwem oficera. Zaden samolot od dawna tam nie lądował. Zastanawiam się, jakie będą reakcje tego oficera? Czy Ludwik zdąży na czas ? Musi przejechać 800 km przez całą Kochinchinę i Kambodżę z ładunkiem benzyny a więc ładunkiem bardzo podejrzanym. Musi po drodze korzystać z dziesięciu chyba promów, strzeżonych przez wojsko. Jeśli się wszystko uda, to potym 700 km nad morzem /tyle co przelot nad morzem Sródziemnym do Afryki/ pełnym rekinów, nie uczęszczanym przez statki, z dostawą benzyny w locie. Trzeba będzie następnie znaleźć Khota Baru, małe miasteczko malajskie pod mandatem brytyjskim, tam znowu trzeba będzie poszukać lotniska. A niewiadomo ponadto, czy nie czeka nas ładna seria z karabinu maszynowego... Dziś wieczorem będę albo aresztowany, albo zginę, albo... będę wolny !

Khota Baru /Malaje/, 4 listopada, wieczorem.

O 6-ej rano byłem na lotnisku Klubu w Tansonhut. Spotykam tam moich przyjaciół, którzy są zbyt poważni, by całość wyglądała normalnie. Proszę o "Pelikana", bo - mówię - chcę być w Quan Loi, plantacji drzew gatunkowych, gdzie jest wspaniałe lotnisko, chcę odwiedzić znajomych.Repessé szef mechaników wrzeszczy, że motor nie w porządku, że oliwa cieknie i poleca mi trzymać się szosy, żeby było wiadomo gdzie mnie zbierać. Motor zapuszczony, maszyna na starcie. Mówię kilka słów pożegnania, wskakuję do kabiny. Startuję. Widać maszty "Lamotte-Picquet" w porcie, jego biały telemetr, szarą wieżyczkę z której tyle strzelań prowadziłem... Zaraz potem głupi wypadek, który biorę za złą wróżbę - szukałem na mapie Trang Bang, bo byłem tam raz tylko i wiatr wyrwał mi mapę z ręki. Szukam więc tego małego zielonego kwadratu, które jest lotniskiem. Znajduję - jest tam już widoczny samochód, którym X.przywiózł A., a tubylec zajęty jest układaniem gałęzi,by dymem oznaczyć mi kierunek wiatru do lądowania. Zabieram A., startuję na wschód, wracam i przelatuję nisko nad lotniskiem.

Kurs Zachód-Południe-Zachód,musson styłu.Teraz już słońce wzeszło. Rozchodzą się białe chmury. A.pokazuje mi na mapie ważniejsze punkty. Pod nami wielka delta Mekongu,prawie zupełnie pod wodą. Wiatr nas popycha - szybkość 15o


Kościół

km/godz. na 12o km/godz. możliwości "Pelicana". O 8-ej rano jesteśmy nad Chandoc - omijam miasteczko, by nie zapisano naszego numeru. Samoloty są tu bardzo rzadko i jesteśmy już na drodze tak ekscentrycznej, że wygląda to podejrzanie. Cała równina błyszczy jak lustro od szeroko rozlanych wód, słońce już grzeje, pola ryżowe ciągną się w nieskończoność. Na prawo widać góry Kambodży wstające z mgieł porannych.

Sądzę raczej, że przez zbieg okoliczności, niż przez dobre wyliczenia nawigacyjne jesteśmy nad Kompong Trach dokładnie o godz.8.4o. Ląduję krótko i w wysokiej trawie podjeżdżam do miejsca startu. Pierwszy przybywa strażnik z książką lądowań pustą od dwóch lat. A.wpisuje nasze nazwiska, nie podając jednak kierunku lotu. Lecz - co poważniejsze - szef milicji,podoficer, przyjeżdża zadyszany na rowerze i żąda wyjaśnień. A tu tymczasem wcale nie widać Ludwika. Przybywa wkońcu. Powierzam A.misję zabawiania szefa milicji. Zabieramy się do pracy. A. tymczasem wymyśla podoficerowi, że jakieś tam prace nie zostały jeszcze wykonane. Nie pomaga to jednak, podoficer chce rozkazów od Rezydenta, jest wyraźnie podejrzliwy. Jest stanowczo zbyt inteligentny. Odjeżdżają z A. celem otrzymania poleceń od Rezydenta. Tymczasem ja z Ludwikiem napełniamy gorączkowo zbiorniki benzyną. Jeden ze strażników,ułagodzony napiwkiem, wydatnie nam w robocie pomaga. Wszystko idzie dobrze, denerwuje mnie jednak coraz większe skupienie gapiów. Boję się zjawienia się Europejczyków. Ludwik przejeżdża samochodem pole w kierunku startu, żeby trochę zgnieść wysoką trawę i zorientować się czy niema jakichś rowów. Szef milicjantów wraca tymczasem i komunikuje, że Rezydent pragnąłby mówić ze mną przez telefon. Może spokojnie czekać. Uspakajam milicjanta, że wybieram się tylko na krótki lot nad okolicą, że na śniadanie wrócę i wówczas skomunikuję się z Rezydentem. Korzystamy z nieobecności milicjanta, by załadować pozostałe bańki z benzyną, potrzebne do uzupełnienia paliwa w locie. Bierzemy ponadto kilka kanapek, piwo, butelkę wody i trzy dętki samochodowe, które - wrazie czego, Boże zresztą nas uchowaj od tego morza, pełnego rekinów - mają nam służyć jako pasy ratunkowe. Wymontowujemy pozostałe dwa siedzenia z samolotu by w ten sposób zmniejszyć ciężar. Krzesła te, postawione w trawie robią zabawne wrażenie. Wszystko jest już gotowe do startu. Start będzie trudny tym samolotem obciążonym znacznie ponad maksymalne granice.

Nie wszystko jeszcze gotowe, bo oto nasz sierżant wraca zadyszany na rowerze. Otrzymał rozkaz zatrzymania nas. Nie mniej, nie więcej. Tłumaczę mu, że wybieramy się tylko na mały lot, że pogoda jest tak pięknie pociągająca, że na południe niewątpliwie powrócimy. Nie wierzy. Nietrudno zresztą jest mu snuć różne domysły, kiedy widzi dwa fotele stojące w trawie a ponadto wewnątrz maszyny zapasowe bańki z benzyną, które stanowczo zbyt jaskrawo błyszczą w słońcu. Biorę wtedy ruchem widocznym i ostentacyjnym mój rewolwer służbowy, typ 92, naładowany i poprostu, tylko poto by tamten widział przekładam go z jednej kieszeni do drugiej. Tamten dobrze widzi i dobrze rozumie o co chodzi, bo nie nalega...

Zamykamy drzwiczki, Ludwik jest obok mnie. A. na bańkach z benzyną, by obciążyć przód. Motor zapala odrazu. Koła podwozia wchodzą w koleiny samochodu i samolot sunie po trawie, jak hydroplan po wodzie. Pierwszy ruch drążka uspakaja mnie, bo "Pelican" pozwala przypuszczać, że po dłuższym rozbiegu oderwie się od ziemi. Przeskakujemy wysuszony o tej porze roku strumyk. Po raz trzeci ściągam drążek, samolot opada na ziemię, ale amortyzatory odsyłają nas spowrotem w górę. Pierwsze drzewa przechodzę na niewiem jakiej szybkości i tuż nad ich czubkami. Silne uderzenie w plecy Ludwika ma znaczyć, że skończyło się moje napięcie nerwowe i że wszystko jest "All right". Kierunek 21o odrazu. A. rozwija moją kopię mapy nad którą będzie całą drogę pracował. Ja nie wypuszczę drążka sterowego. Jest godz. 9.12, zdaje się. W kilka minut przelatujemy nad brzegiem lotem koszącym, by prędzej zgubiono nas z oczu, a ponadto bo "Pelican" jest bardzo, bardzo ciężki. Ranek wspaniały, wszystko cudownie niebieskie. Po lewej poznaję wzgórze Hatien, po prawej Kampot, prawdziwy ziemski raj, gdzie spędziłem tyle cudownych godzin mego życia. Wiem, że w Kampot w tej chwili stoi eskadra hydroplanów, dowodzona przez mego przyjaciela G. - czy otrzyma rozkaz pogoni za nami ? Nie wierzę w szybkość telefonów i to mnie uspakaja. Przechodzimy nad pierwszymi wyspami, dostatecznie nisko, by widzieć korony palm, kołyszące się pod lekkim powiewem wiatru. Musson wieje spokojnie ale wytrwale, tworząc na morzu piękne pomarszczenie powierzchni. Nabieramy wysokości, około 600 metrów. Próbuję magneta i zaraz tego żałuję, bo prawe nie działa. Będzie kłopot, który napewno nie da mi spokoju przez całą drogę. Samolot nabiera coraz większej szybkości - niewiem dlaczego. Ziemia zaczyna niknąć za nami we mgle, jesteśmy w absolutnym błękicie, który nas oślepia. To po-

czątek długich godzin między niebem i ziemią. Jesteśmy na 2.000 m. - jest dobrze.

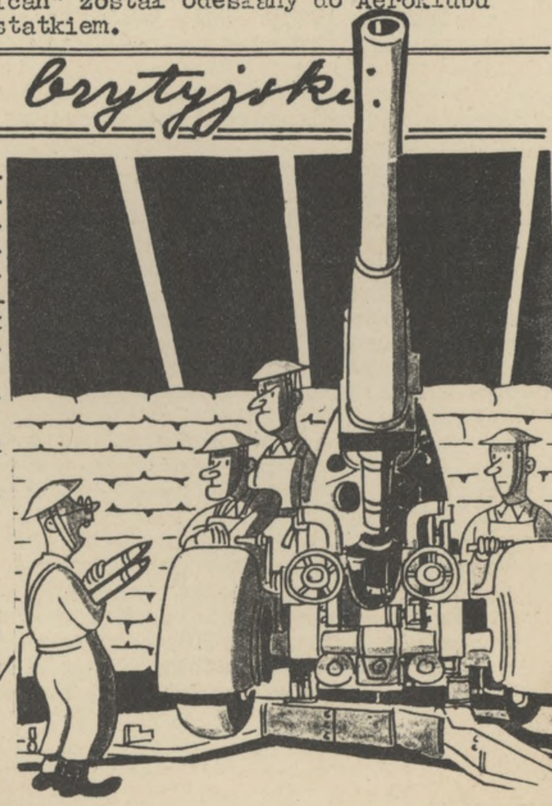
Lecz oto na horyzoncie pokazuje się Poulo Panjang, ostatnia wyspa, trochę na prawo, tak jak przewidywaliśmy. Pozwoli ona nam na jedyną w całym przelocie ocenę położenia. A. oblicza położenie, stwierdza odchylenie 15 stopni i szybkość 15o km. Przechodzimy nad wyspą około 1o-ej. Teraz zostaje ponad 4 godziny obcowania z morzem, które miga pod nami i po którym tylko z rzadka chodzą cienie małych chmur, robiąc wrażenie wielkich szarych wielorybów. Zjadamy sandwicke, pijemy piwo. Tymczasem horyzont zapowiada się źle, przed nami fioletowa ściana, pocięta jak żebra podłużnymi ogniami błyskawic. Jesteśmy teraz już gdzieś w połowie drogi między Kambodżą i Malajami. Temperatura oleju skacze z 6o na 1oo stopni, co mnie poważnie niepokoi. Lecz jakoś szczęśliwie, kilka razy rzuceni, wymijając większe chmury, wychodzimy z oka burzy. Przechodząc przez jeden z obłoków stwierdzam z wielką ulgą spadek temperatury oleju - nie będę już obłoków omijał. Pada deszcz. Idziemy nisko - na 2oo m., tuż pod pierwszym pułapem chmur. Jest 12.30 - wielkie chmury rzucają na horyzont czarne cienie i kilkakrotnie wydaje mi się, że widzę ziemię. Normalnie powinniśmy już widzieć wysokie góry półwyspu Malacca. Jest prawie 1-sza, kiedy mały prześwit błękitu pozwala memu doświadczonemu oku marynarza dostrzec bardzo daleko i mgliście, lecz z zupełną pewnością,niebieskie szczyty gór Siamu. Przychodzi moment uzupełnienia paliwa. Rozbijamy okrycie kabiny, co powoduje zamieszania w moim locie, bo samolot traci linię aerodynamiczną. Ludwik, którego trzymamy za nogi, wysuwa się na skrzydło, osiąga korek do benzyny i zakłada przewód gumowy którym A. pompuje benzynę. Wszystko odbywa się dobrze, pozostaje tylko opatentować wynalazek. Jeszcze kilka lekkich deszczów.Potym nagle wszystko się rozjaśnia i odnajdujemy się w olśniewającym błękicie. Szyby szybko schną i widzimy zupełnie blisko ziemię. Nigdy tu nie byłem i nie znam tego kraju, lecz tyle czasu studiowałem mapy w kabinie "Lamotte-Picquet", że napamięć nauczyłem się wszystkiego o tym brzegu. Poznaję łatwo, że jest naprawdę ziemia malajska, a nie wrogi Siam, którego granica znajduje się o 1o km dalej. Morze, dotąd zupełnie puste, zaludnia się teraz flotyllą barek rybackich. Wielki transportowiec, w czarnym pióropuszu dymu, posuwa się powoli w kierunku pełnego morza. Pozostaje ostatni problem do rozwiązania.Wiemy, że niedaleko Khota Baru, stolicy tego małego kraju malajskiego pod protektoratem brytyjskim, znajduje się lotnisko -

trzeba je znaleźć. O godz. 14.2o przekraczamy brzeg. Otwórzmy teraz oczy. Ledwo to powiedziałem i już A. pokazuje mi tuż pod nami biało-czerwony rękaw, wskazujący kierunek wiatru. Lotnisko jest wspaniałe, ląduję krótko i wszystko jest skończone, naprawdę skończone, kiedy wyłączam kontakt. Angielski major wita nas serdecznie. Żołnierze z gniazda karabinów maszynowych, doskonale zamaskowanego, prezentują broń. Zwykłe formalności załatwiamy szybko. A potem whisky i jeszcze whisky, dużo whisky. Oficer dowodzący lotniskiem jest nieobecny. W jego pokoju piszę te słowa. Jest mi przedziwnie dobrze, jestem wolny, zupełnie wolny, mogę dalej walczyć....

x x x

W Singapore trzej zbiegowie przyjęci zostali niesłychanie gorąco. Otrzymali willę, samochód i ubrania. Kapitan J., autor pamiętnika został prezesem honorowym bazy RAF'u w Kallang. Samolot "Pelican" został odesłany do Aeroklubu Indochin najbliższym statkiem.

Humor brytyjski.



DOWOD.
Prezydent jednego z amerykańskich uniwersytetów odpowiadał sądownie za opilstwo. Klasyczny świadek, dozorca domu zeznaje stanowczo, że oskarżony był trzeźwy. Napierany coraz mocniej przez oskarżyciela, świadek oświadcza :
"W domu oskarżonego są schody wewnętrzne, aż na drugie piętro, kręte i strome. Przecież gdyby był pijany, nie potrafiłby zjechać na poręczy schodów aż do parteru, nie gubiąc ani czapki, ani fajki!"
/HOUSEHOLD MAGAZINE/

PORADZIŁ SOBIE.
-"Nie było żadnych 155-tek więc przyniosłem dwie 75-tki."
/LILLIPUT/

/ciąg dalszy str. 275/

ny!/ czyni wrażenie czegoś spokojnego w wyrazie i poważnego, a zarazem pociągającego oko i myśl ciekawym ujęciem fotograficznym lub niezwykłością przedstawionej sceny. Kilkadziesiąt studiów portretowych, rozsianych wszędzie potrochu oraz zdjęcia zwierząt i martwej natury uzupełniają całość. Lalki w kostiumach regjonalnych dostarczone przez Min. Inf. i Dokum. tworzą barwne plamy.

Jak powstała ta impreza? - z dobrej woli kilkudziesięciu fotografów-amatorów, którzy wypożyczyli organizatorom swoje negatywy, a teraz czekają cierpliwie, kiedy w nagrodę otrzymają przyobiecane im warunkami wystawy powiększenia swych fotografii. Dwaj laboranci marzli 2 miesiące w nieopalanej ciemni, fotografje nalepiało się na hotelowym stoliku, a za prasę służyła legendarna już walizka. Ten i ów, Szkot czy Polak, służył radą i pomocą, ten i ów rękę przyjazną lub kiesę podał w potrzebie i tak, z niczego powstała wystawa. Szkotom podoba się, a i nasi nad podziw mało ją krytykują. To też pewni jesteśmy, że nie będziemy musieli się jej wstydzić!

Published by Dr. Stefan Kossak, Edinburgh
Printed by THE MUNRO PRESS, Ltd. Perth